SEÑOR PRESIDENTE.- Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

"Nota del Ministerio de Defensa Nacional de fecha 14 de mayo de 2013 relacionada con la consulta formulada por la Comisión de Defensa Nacional sobre el proyecto de ley por el que se otorga el grado de Contralmirante en situación de retiro al señor (R) Alex Lebel. (Enviado por correo electrónico el lunes 27 de mayo).

Nota del señor Subsecretario del Ministerio de Defensa Nacional, doctor Jorge Menéndez, solicitando recibir en el seno de la Comisión de Defensa Nacional, el día 3 de junio del corriente, al señor Secretario General Adjunto para Operaciones de Paz de las Naciones Unidas, señor Edmond Mulet. (Enviado por correo electrónico el viernes 31 de mayo)."

-El asunto de esta última nota, evidentemente y por la urgencia del caso, lo incluimos ya en la sesión de hoy; por su parte, la anterior nota del Ministerio de Defensa Nacional es la respuesta a la pregunta que se había hecho respecto al tema de Alex Lebel. Este asunto sigue en carpeta y deberemos incluirlo, en algún momento, en el Orden del Día y votarlo. En lo personal, no he querido incluirlo hasta que no se tenga una respuesta al respecto.

En el Orden del Día figuran dos solicitudes de venia y considero que sería conveniente votarlas hoy.

La primera está incluida en la Carpeta Nº 1189/2013 y tiene que ver con la solicitud de venia para conferir ascensos a varios señores Tenientes Coroneles.

En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

-6 en 6. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Se me ha propuesto como Miembro Informante.

La segunda venia se incluye en la Carpeta Nº 1195/2013 y tiene que ver con el ascenso al grado de Coronel Médico a una señora Teniente Coronel Médico.

En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

-6 en 6. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Se ha propuesto al señor Senador Nin Novoa como Miembro Informante.

SEÑOR ABREU.- En oportunidad de la comparecencia del señor Ministro de Defensa Nacional a la Comisión, para referirse al tema de la costa del Río Uruguay, hicimos un planteo sobre la necesidad de que la Prefectura Marítima tuviera mayor dotación en la zona de Conchillas hasta Carmelo y que esta Cartera quedó en desarrollar. Hay algunos planteos o denuncias públicas -más allá de la veracidad o no que puedan tener-, pero es un tema de una enorme seriedad y gravedad y, me gustaría reiterar al Ministerio de Defensa Nacional la preocupación -si la Comisión hace suya la solicitud- de que estos temas pudieran solucionarse a la brevedad posible por las dificultades que acarrea.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero comunicar a la Comisión que hay una solicitud de audiencia de la Asociación de Funcionarios de Pasos de Frontera, y no sé si los vamos a recibir. La nota señala que nunca se les habilitó la carrera funcional, lo que les ha acarreado problemas presupuestales, funcionales y administrativos. Además, señala que todos estos puntos han sido presentados en otras oportunidades en diferentes Comisiones. En realidad, son temas presupuestales, por lo que creo que corresponde que sean discutidos en la Comisión de Presupuesto, más que en la de Defensa Nacional.

(Ingresa a Sala una delegación de autoridades de Punta del Este Flight School.)

-La Comisión da la bienvenida a los representantes de Punta del Este Flight School: señora Laura Rodríguez, Directora; señora María Inés Falero, Piloto Instructora-Directora; señor Néstor Rigali, Jefe de Piloto Instructor y el señor Neldo Valetta, en calidad de acompañante.

SEÑORA RODRÍGUEZ.- En primer lugar, quiero agradecer a la Comisión por habernos recibido en el día de hoy. Para nosotros es realmente un honor estar aquí, por la conformación de la Comisión y por la oportunidad que representa dar una versión de lo que está sucediendo hoy en el mundo aeronáutico que quizás no sea tan ruidoso como lo que está pasando en otros lados, porque también están pasando cosas positivas.

Mi nombre es Laura Rodríguez y soy economista; mi compañera Mariné Falero es piloto instructor. Ambas conformamos la dirección del Punta del Este Flight School, que es el primer centro de entrenamiento e instrucción certificado del Uruguay según los reglamentos aeronáuticos uruguayos 141 y 142. Es un centro de instrucción integrado por pilotos instructores con muchísima experiencia, como Néstor Rigali, aquí presente, y también por otros instructores a quienes en muchos casos estamos formando, debido a que son jóvenes.

Antes de entrar en algunos detalles sobre nuestro centro, me gustaría hacerles algunos comentarios sobre el sector aeronáutico a nivel mundial y regional y las potencialidades y desafíos que desde el punto de vista de la óptica aeronáutica se plantean para nuestro país.

La industria aeronáutica genera en el mundo más de US$ 450.000:000.000. Crea empleos especializados, ya que están estrechamente vinculados a la incorporación de tecnología en el propio sector y en otros, como, por ejemplo, las telecomunicaciones, la seguridad y el transporte. También tiene impacto en otros sectores, como el turismo y el medio ambiente. La industria aeronáutica es una industria global; por ejemplo, en el caso del Boeing 787, más del 60% de los proveedores que participaron en su diseño y fabricación fueron japoneses o estadounidenses. Se buscó que cada componente del avión fuera producido por quienes fueran más eficientes y ofrecieran las mejores garantías de calidad.

Bien sabemos que Brasil en los próximos años organizará los Juegos Olímpicos y el Campeonato Mundial de Fútbol. Su objetivo a largo plazo es aumentar la participación del sector turismo en el producto bruto interno. Esto significará en el largo plazo mayor necesidad de vuelos, de mantenimiento y, por lo tanto, de profesionales aeronáuticos.

Me gustaría subrayar que se trata de una industria global, que estamos cerca de un actor muy importante, Brasil, y que hay que ser eficientes y tener buena calidad. Uruguay podría tener como estrategia insertarse en la cadena productiva o transformarse en un centro de mantenimiento y reparaciones a nivel regional.

Desde el punto de vista de la instrucción aeronáutica, todo esto implica un gran desafío. Diversos estudios realizados en algunos países que ya han emprendido políticas para dinamizar el sector aeronáutico han mostrado que existen carencias en los recursos humanos capacitados en especialidades aeronáuticas, así como también se resaltan deficiencias a nivel de formación de líderes y gerentes y carencias en el área administrativa y en el conocimiento del idioma inglés.

Este es un pantallazo de lo que es el sector aeronáutico no militar a nivel regional y mundial.

Tomaremos como hilo conductor de nuestra presentación las distintas reglamentaciones que influyen e influirán en la instrucción aeronáutica. Estas son: en primer lugar, la ley de fomento; en segundo término, los reglamentos aeronáuticos uruguayos, y, en tercer lugar, los reglamentos aeronáuticos latinoamericanos.

SEÑORA FALERO.- Mi nombre es Mariné Falero y voy a hablar de la ley de fomento, que es la Ley Nº 9.977, de 1940. Bajo esta ley, según datos manejados por la autoridad aeronáutica, Dinacia, anualmente se destinan US$ 10:000.000 al fomento de la aviación civil, es decir, a instituciones deportivas o aeroclubes. La Dinacia subvenciona 27 aeroclubes en el Uruguay, cubriendo los costos de mantenimiento y compra de aeronaves. Hay que tener en cuenta que lo más caro del entrenamiento de un piloto son las horas de vuelo. También hay que considerar que cada parte de la estructura o el motor de la aeronave tienen una vida útil límite para la cantidad de las horas de vuelo o el tiempo de uso que se le puede dar a la aeronave. Sin embargo, a pesar de la ayuda que reciben los aeroclubes no se están formando mejores profesionales en nuestro medio en el sector aeronáutico, sino todo lo contrario: año a año el nivel de los profesionales va decayendo. En nuestro centro tuvimos oportunidad de recibir a la compañía LAN Chile para un proceso de selección de pilotos. Ellos, por su crecimiento empresarial, estaban en Uruguay buscando hacer una selección de más o menos 50 pilotos, y lo que sucedió fue que, de los que se presentaron, en un primer *scan* no se llegó a conseguir los 50 que se buscaban. Luego sucedió que cuando se presentaron a las diferentes pruebas solo quedaron dos pilotos y la mayoría de los que se presentaron no pasaron un examen teórico. Esa experiencia fue en el año 2011. Luego de 2011, a partir del cierre de la compañía Pluna, esos pilotos volvieron a estar presentes en Uruguay para aprovechar la vacante de pilotos que había, pero en la selección de 70, entre comandantes y copilotos, nuevamente no volvieron a alcanzar el nivel buscado por la compañía, que tiene un alto estándar de seguridad, y se llevaron solamente cinco pilotos.

SEÑORA RODRÍGUEZ.- Los estándares de las compañías no son solo internacionales, sino también producto de negociaciones colectivas entre el sector empresarial, recursos humanos y los propios gremios de pilotos. Esos estándares son innegociables.

SEÑORA FALERO.- De hecho, lo que está ocurriendo con los pilotos uruguayos, al no alcanzar el nivel de estándar exigido por las compañías de muy alto nivel de seguridad, es que logran empleos en lugares como Indonesia y Vietnam, donde el índice de accidentes aeronáuticos es muy alto, aunque la mayoría de los pilotos no quiere ir a trabajar a esos países. Esa es la realidad del Uruguay.

También nos ocurre que, al ser el primer centro de instrucción de aviación civil del Uruguay, a partir de la reglamentación del año 2004 tenemos una estructura formal en la que cada alumno que ingresa pasa por una prueba de evaluación. Entonces, vienen de diferentes aeroclubes y el resultado es siempre el mismo: el nivel es muy bajo debido a que ha ido decayendo mucho la instrucción.

Asimismo, intentaremos contar lo que sabemos y experimentamos sobre lo que nos está pasando. La ley de fomento indica en su artículo 233: “El material de vuelo que el Estado entrega a las instituciones aerodeportivas, o sean adquiridas por estas con dinero del Estado, serán destinados exclusivamente a la actividad de alumnos y pilotos ciudadanos uruguayos”. Y el artículo 236 de dicha Ley, en su literal d), establece que les está terminantemente prohibido a las instituciones aerodeportivas subvencionadas efectuar propaganda comercial con los aviones que le provea el Estado, o que adquiera total o parcialmente con fondos proporcionados por el Estado.

¿Qué es lo que no indica la ley de fomento? Los aeroclubes reciben subvenciones del Estado y en los hechos significa que los estudiantes aun tienen que pagar el combustible y el instructor. Pero

no existe ningún planteo adicional que venga a garantizar el nivel de la instrucción y la continuidad de la misma. Los aeroclubes no se comprometen a que el alumno reciba instrucción teórica y no planifican la continuidad del entrenamiento. Esto provoca un menor nivel de formación técnico profesional, no solo de conocimientos, sino también de conducta.

La actividad de introducción y entrenamiento en los aeroclubes no es auditada por el Estado, es decir, no se controla cómo se gastan las horas de vuelo de un avión, cuántos alumnos se forman por año, si estos alumnos pierden los exámenes repetidamente, cuánto tiempo tardan en finalizar los cursos o si cumplen con las horas de entrenamiento que exige la ley.

Asimismo, por la atractiva oferta del bajo costo de las horas de vuelo de los aeroclubes, se ha incrementado el interés de extranjeros en venir a formarse a Uruguay, aunque es algo que está prohibido por el artículo 223 de la Ley de Fomento.

El artículo 240 de la Ley de Fomento dice: "Cuando se compruebe por la Dirección de Aeronáutica Civil que alguna institución no cumple con los fines de su creación, o se coloque al margen de lo dispuesto en esta reglamentación, o se constate la mala inversión de los subsidios acordados por el Estado, dicha dependencia procederá a suspender de inmediato los mismos y dará cuenta a sus efectos, al Ministro de Defensa Nacional".

Algo que no es contra la norma, pero que nosotros queremos compartir en este momento, es que los aeroclubes subvencionados por el Estado forman personas que pueden pagar sus propios estudios. Por ejemplo, es muy común que alguien que podría pagarlo elige el aeroclub para formarse, para luego comprarse un avión.

Nuestro centro tiene alumnos provenientes de familias que no son ricas pero que están buscando un buen nivel de formación profesional. Recientemente, dos de nuestros alumnos recibieron un préstamo universitario por parte de la Intendencia de Maldonado y el Banco Santander, lo que les permite financiar sus estudios a tasas de interés menores a las del mercado. Esto es lo que nos piden todos: un poco de ayuda, visto que pasan los años y no logran concluir sus carreras aeronáuticas. Sin embargo, la Ley de Fomento no contempla ningún tipo de ayuda a estudiantes de instituciones privadas como la nuestra. Esta realidad de muchos aeroclubes subvencionados y no controlados ha producido instructores de mal nivel que, a su vez, forman profesionales de menor nivel a pesar de los US$ 10:000.000 anuales destinados por la Ley de Fomento.

Una característica común del sector es que la mayoría de las empresas tiene más de una actividad. Con los años se ha ido desvirtuando la función original de fomento de la aviación que tiene el aeroclub, pasando a ser también taller aeronáutico -porque aprovecha sus recursos- y taxi aéreo con los mismos aviones.

SEÑORA RODRÍGUEZ.- El siguiente conjunto de normas que regulan la aeronáutica, en particular, la instrucción aeronáutica, son los Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos, sobre todo el 141 y el 142.

En realidad, supongo que se estarán preguntando por qué nos tiene que interesar lo que sucede en los aeroclubes, que fueron creados a partir de una ley de fomento de 1940. Justamente, nos interesa porque en el año 2004 fueron aprobados los Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos, que establecen estándares a la instrucción y al entrenamiento aeronáutico y surgen de las recomendaciones dadas por la Organización de Aviación Civil Internacional, de la cual Uruguay es país miembro.

Se ha verificado que el deterioro de la instrucción aeronáutica impartida por los aeroclubes es un fenómeno mundial; en un principio, en la Segunda Guerra Mundial, los aeroclubes fueron creados para fomentar la aviación, ya que era la forma de obtener pilotos rápidamente, pero ahora esa estructura ha ido quedando obsoleta.

Los Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos establecen niveles de calidad en cuanto a todo: programas de estudio, formación, instructores, instalaciones, materiales, equipamientos. Desde el inicio

hemos creído que este era el camino correcto para crear una oferta educativa acorde a las nuevas exigencias de la realidad aeronáutica. Creímos que esta era una visión que quería llevar a Uruguay hacia el siguiente nivel de desarrollo y así iniciamos un proceso de certificación frente a la Dinacia, según los Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos 141 y 142. Nosotros pensamos que, junto con los aeroclubes, seríamos una de las tantas instituciones que emprenderían este camino de certificación y mejora de la calidad, dado que los aeroclubes estaban siendo apoyados y, supuestamente, les debería resultar más fácil.

En nuestro caso, se trató de un proceso muy positivo en el que la Dinacia y nosotros fuimos pioneros y estamos muy orgullosos de eso. Es un proceso que incluye cuatro etapas; la primera se cumplió en 16 meses hasta obtener el certificado provisorio y luego hubo dos años más de vigilancia y control de la calidad hasta obtener el certificado regular, lo cual va a suceder mañana. Además, se realizaron innumerables reuniones en la Dinacia con el equipo certificador y muchas visitas de auditoría a nuestro centro, donde recibimos sugerencias sobre nuestro manual de procedimiento, se auditó el cumplimiento de los requisitos establecidos en los reglamentos -en relación con las instalaciones y el personal- y, en particular, en el RAU. Cabe aclarar que, en nuestro caso, la calidad de las instrucciones ha sido controlada por inspectores que han tomado exámenes teóricos y de vuelo en nuestras instalaciones -esta fue la primera vez que la Dinacia se dirigió a un centro privado a tomar exámenes, es decir, fuera de sus instalaciones-, lo que creó un vínculo de trabajo constante con el equipo certificador.

Por otra parte, para el medio aeronáutico, ha quedado claro que los estándares establecidos en el RAU efectivamente garantizan una mejor instrucción. Es más, nosotros fuimos auditados aproximadamente por veinte evaluadores en distintas circunstancias y los resultados siempre han sido positivos. No obstante, casi diez años después de aprobados estos reglamentos aeronáuticos uruguayos y a pesar de las subvenciones recibidas por los aeroclubes, todavía seguimos siendo el único centro certificado por la Dinacia. Lamentablemente, en los reglamentos fueron agregadas las siguientes limitaciones, una de las cuales tiene -como se puede observar en el gráfico- relación con el uso del idioma inglés y, otra, con la posibilidad de dar instrucción a extranjeros. Luego de algunas conversaciones, concluimos que ello se debió a un error en la adaptación que se hizo de las recomendaciones emanadas de la OACI. Esto nos coloca en una situación tal que, por ejemplo, cuando hemos recibido contactos de agencias de China y de Europa que buscan escuelas en el exterior para alumnos propios, tuvimos que explicarles que tienen que saber español y que el trámite para solicitar una dispensa para que se autorice a un ciudadano extranjero a hacer un curso en el Uruguay demora un tiempo, que puede ser variable, aunque en general es de aproximadamente seis meses. En este momento, por ejemplo, la cantidad de vuelos y la demanda de pilotos y demás profesionales relacionados con esta actividad están creciendo muchísimo; en verdad, existe un gran interés en formar este tipo de técnicos.

Inicialmente, se nos había aprobado la posibilidad de impartir clases en inglés; incluso, llegamos a tener un alumno proveniente del Reino Unido, que dio examen en ese idioma. Sin embargo, el cambio de autoridades en la Dinacia determinó un cambio de criterio y de interpretación de la norma, por lo que nosotros perdimos la posibilidad de utilizar el inglés. La explicación que se nos da es que si el Estado, en este caso, el Instituto de Adiestramiento Aeronáutico -que es el que brinda instrucción civil a ciudadanos uruguayos- no puede usar el idioma inglés, entonces, nosotros tampoco. Desde nuestro punto de vista, esto pone en evidencia que no está clara la diferencia de roles entre una institución privada y una pública. Entendemos que la Dinacia no podría exigir a todos los ciudadanos uruguayos que den exámenes en inglés, pero para una institución privada ese debería ser un derecho, en particular, si consideramos que hasta la Ceibalita tiene un plan en inglés, que este es el idioma oficial y obligatorio en la aeronáutica y que la bibliografía de referencia mundial está precisamente escrita en inglés. Además, respecto a los extranjeros, para nosotros es frustrante no poder vender un servicio para el que estamos técnica y profesionalmente preparados, tal como lo acreditan las certificaciones obtenidas y avaladas por la Dinacia.

El siguiente grupo de normas tiene que ver con los reglamentos latinoamericanos y, a diferencia de la ley de fomento de la aviación civil y de los RAU, aun no se encuentran aprobadas, pero por ser recomendaciones de la OACI deberían ser sancionadas a la brevedad.

SEÑORA FALERO.- Los reglamentos aeronáuticos latinoamericanos buscan llegar a estandarizar la reglamentación aeronáutica en toda Latinoamérica, de manera de hacer más segura la aviación. Por eso, según los comentarios realizados por la Dinacia, en Uruguay en breve se estarían adoptando -concretamente, en el correr de este año-, es decir que va a haber un cambio en la reglamentación.

Siempre les decimos a nuestros alumnos que el piloto que despega de Uruguay puede aterrizar en cualquier país por lo que, universalmente, no deberían poder existir dos definiciones de seguridad aeronáutica. El Reglamento Aeronáutico Latinoamericano -LAR- establece la necesidad de certificación de los centros de instrucción y entrenamiento, por lo que recién se comentaba sobre lo obsoleta que ha ido quedando en el mundo la entidad del Aeroclub como centro de formación.

Luego de que nuestro Centro obtuviera un certificado provisional, continuamos trabajando en un proceso continuo de vigilancia de la calidad. Nuestra aspiración es obtener una certificación latinoamericana, lo que permitirá que la licencia aeronáutica que obtenga un alumno en nuestro Centro, en Uruguay, sea válida en toda Latinoamérica.

Frecuentemente, recibimos comentarios de que nuestros cursos son muy costosos. Ello se debe a que tenemos que formar a nuestros instructores, quienes tienen -por supuesto- todos los derechos laborales cubiertos. Por ejemplo, un piloto instructor de aeroaplicación -hace poco hubo varios accidentes de fumigadores- debe tener cierta cantidad de horas de vuelo de experiencia para formar pilotos aeroaplicadores. Recientemente surgió el interés de una institución estatal que no está certificada, por brindar instrucción para aeroaplicadores, pero no con pilotos que hayan ejercido la actividad; eso hace muy compleja e insegura la actividad. No queremos profundizar sobre estos dichos, tampoco nos preocupa averiguar más sobre los mismos porque no es nuestra función hacerlo. Cabe destacar que en el ejemplo citado, los beneficiarios serían las empresas aeroagrícolas, pero hay que tener en cuenta que el vuelo de fumigación es uno de los más peligrosos.

Según datos que surgen del Diagnóstico Participativo Industrial elaborado por el Ministerio de Industria, Energía y Minería, hay aproximadamente 40 empresas agrícolas que facturan anualmente U$S 20:000.000. Por lo tanto, el planteamiento sobre la falta de capacidad económica de estas empresas para formar a su personal debería ser estudiado.

Por otro lado, sabemos que Uruguay tiene la necesidad de aprobar reglamentaciones LAR prontamente. Uruguay tiene que adoptar esta normativa por exigencia de la Organización de Aviación Civil Internacional. Sin embargo, se nos ha comentado que serían de difícil aplicación debido a nuestra realidad. Por lo tanto, a pesar de que sean necesarias, no serían exigidas por la autoridad aeronáutica para que algunas entidades no tengan que desaparecer. En los papeles, entonces, Uruguay figura cumpliendo con la norma pero, en realidad, no se cumple y ello no se refleja cuando se realizan las auditorías por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI-.

¿Por qué insistir tanto en la necesidad de una aplicación de recomendaciones ya aprobadas y las nuevas sugeridas por la OACI? La industria aeronáutica se distingue de otras industrias por el alto nivel de calidad y seguridad requerido. Por ejemplo, para producir una pieza tan secundaria como un cinturón de seguridad, el fabricante debe estar certificado, tanto los materiales utilizados como el proceso de producción deben estar certificados y el personal debe contar, también, con determinada certificación. Cuando los estándares de calidad, seguridad y, por supuesto, eficiencia no se cumplen, el mercado se cierra para aquellos fabricantes que deseen producir para el sector aeronáutico. Lo mismo se aplica para los talleres y los centros de instrucción, lo que explica, en parte, lo que sucedió cuando vino la empresa LAN Chile. Es decir que las personas que no alcanzan cierto estándar, quedan fuera del mercado.

SEÑORA RODRÍGUEZ.- Con respecto a lo que decía la señora Falero sobre la dicotomía que existe entre aprobar una ley y hacer que ella sea efectivamente aplicada por los distintos agentes que operan en ese sector, me gustaría que se observe la gráfica elaborada por la OACI -obtenida de su sitio web y disponible para quien quiera acceder a ella- que a través de ocho índices evalúa a los distintos países miembros. En la línea punteada se ve el promedio -no quiere decir que sea bueno o que sea malo-, por ejemplo, en la investigación de accidentes aéreos el promedio es cinco en diez. Cada uno puede sacar

sus conclusiones, pero es simplemente un promedio. Lo que se ve es una comparación entre Uruguay, Argentina, Brasil, Paraguay y Estados Unidos. El primer índice que aparece muestra cómo se ha ido adaptando la legislación en nuestro país. Advertimos que, en buena parte, Uruguay ha tomado las recomendaciones sugeridas por la OACI, pero si vamos a cuestiones que son más prácticas, vemos que no tiene tan buen puntaje y una posible lectura de esto puede ser la incapacidad de traducir la teoría en la práctica. En la instrucción lo podemos apreciar: existe una reglamentación que realmente es ambiciosa, pero -obviamente- un centro no hace patria, se necesitan más centros que se sumen a la misma exigencia. Tal vez se pueda pensar que esto no es tan dramático respecto de la instrucción, pero si no se forma gente se ve en todas las áreas: en las áreas de los servicios aéreos, en las licencias, en operaciones, en aeronavegabilidad, en investigación de accidentes y en la gestión de los aeródromos.

Reitero que esta página está disponible para aquellos señores Senadores que deseen verla, en donde encontrarán una comparación entre todos los países que conforman la OACI.

Finalmente, queremos manifestar a los señores Senadores por qué estamos acá. Hemos estado hablando de legislación y creemos que este es el lugar apropiado. Estamos acá para manifestar que creemos en la reglamentación aprobada en el año 2004. De hecho, la señora Falero y yo nos conocemos desde hace muchísimos años y siempre hemos querido tener un centro de formación aeronáutica, pero hasta que no se aprobó esta ley, no nos entusiasmamos porque no nos gustaba lo que existía en el medio. Debo decir que cuento con una formación más académica y cuando vimos los RAU nos dimos cuenta de que la formación aeronáutica tendía hacia una formación académica y de mejor nivel.

Creemos que los lineamientos planteados por la Organización de Aviación Civil Internacional son el único camino para un sector aeronáutico seguro, de calidad y próspero. Como bien decía la señora Falero, si la calidad no está certificada eso tiene un impacto en el mercado. Pero lo más importante es que en aeronáutica siempre hablamos de seguridad, lo cual no es una cuestión de moda ni es una cuestión de imposición de ningún país, sino que todas las nuevas reglamentaciones surgen, generalmente, debido a accidentes y, muchas veces, a accidentes fatales.

Estamos acá porque somos una prueba de que hay quienes creen en nuestro proyecto. La paradoja es que, actualmente en las entrevistas que tenemos con nuestros posibles alumnos, son las madres que acompañan a sus hijos en su búsqueda profesional las que, en general, exigen garantías de seguridad. Es una paradoja que sean ellas las más preocupadas en ver dónde va el niño a estudiar.

Estamos acá para pedirles que den un claro mensaje respecto al cumplimiento y aplicación total y coherente de las normativas vigentes y de la que en un futuro nuestro país debería adoptar. En algunos años todo esto podría medirse en vidas humanas perdidas, es decir, si Uruguay está bien en los papeles y aprueba las normas pero luego no las aplica, se perpetúa el sistema que ha estado vigente y que se ha deteriorado desde 1940 y eso se va a medir en vidas humanas perdidas. Esto es real, lo ha vivido el resto del mundo. En cuanto Uruguay comience a tener más vuelos, habrá más probabilidades de que haya accidentes.

También estamos acá para pedirles que apoyen con subsidios o financiamiento a los estudiantes de centros certificados; no todos los que necesitan una mano van a los aeroclubes. Además, los centros certificados, dado que han sido vigilados y auditados por un período mínimo de cuatro años, pueden garantizar en mejor medida el uso apropiado de las subvenciones o financiamientos. En esto queremos ser bien claros. Tenemos una posición crítica a la realidad actual. Nuestra experiencia de trabajo conjunto con los distintos equipos certificadores de la Dinacia ha sido positiva, hemos logrado avanzar y han aceptado convertirse en pioneros con nosotros. Una escuela pequeña, en Maldonado y dirigida por mujeres fue toda una innovación. Consideramos que si hubiera un claro mensaje de apoyo a los alumnos de los centros certificados -no para los centros en sí; nosotros ya hemos sobrevivido los primeros cuatro años, que son los más difíciles- estamos absolutamente seguras de que habría más centros certificados con buena formación técnico profesional.

También estamos acá para pedir que nos ayuden a tener normas que no retrasen el desarrollo del sector, que no limiten la posibilidad de dar instrucción a extranjeros y en idioma inglés. Es un servicio que queremos vender y en el que el resto del mundo está interesado.

Hemos trabajado muy bien con la Dinacia y trajimos este breve pantallazo -tratándonos de ajustar a la media hora que se nos había asignado- sobre las distintas reglamentaciones, pero también pretendemos dar nuestro punto de vista acerca de lo que ha sucedido y de cómo está funcionando hoy el sistema de instrucción académico en la aeronáutica. Creemos que hay cosas que no pueden seguir perpetuándose. Por ejemplo, no puede ser que exista un Plan Ceibal en inglés y que nosotros no podamos tener la autonomía de incorporar bibliografía en inglés o utilizar ese idioma en nuestras clases. El inglés es el único idioma obligatorio en la aeronáutica. Esto no se debe a que alguien tomó la decisión incorrecta, sino a que el sistema no está funcionando bien. Sería muy fácil señalar a un culpable, pero no es así. Reitero, el sistema se deterioró, no logró avanzar, y hoy por hoy está estancado.

SEÑOR NIN NOVOA.- Quiero dar la bienvenida a nuestros visitantes y expresar nuestra mejor disposición para escuchar este tipo de planteamientos.

Me da la sensación de que hay como una suerte de descaecimiento de la formación profesional en los aeroclubes del Uruguay. ¿Puede ser cierta esta percepción? Digo esto por varios motivos. Hace poco concurrió a esta Comisión el Ministro de Defensa Nacional, y hablando de otros temas vinculados a la aviación y a los accidentes aéreos, particularmente al de Air Class ocurrido cerca de la Isla de Flores, nos dijo que desde esa fecha a su comparecencia aquí se habían registrado dieciséis accidentes de aviación. La mayoría nos sorprendimos con esa información porque, si bien no costaron vidas humanas, representa una cifra importante para un país como el Uruguay. Esto lo vinculo particularmente con las empresas de aerofumigación, de las que sí hemos sabido -a través de las noticias- que han tenido varios accidentes por lo que usted decía, en cuanto a que es una tarea sumamente peligrosa.

En definitiva, las preguntas serían varias. El subsidio debe ser algo directo, explícito y transparente. Para eso uno debería saber, por ejemplo -está en ustedes responder o no-, cuántos alumnos hay en el Uruguay en los aeródromos y en las escuelas como la de ustedes. ¿Cuánto cuesta un curso de esas características y qué duración tiene? La verdad es que no lo sé.

SEÑORA RODRÍGUEZ.- En primer lugar, quiero decir que los dos accidentes en el ámbito de la aerofumigación y que trascendieron bastante sucedieron en marzo. A esa altura la zafra de fumigación está más o menos terminando, porque ellos aproximadamente empiezan en setiembre. Cuando vimos eso en la escuela -inclusive yo que no soy piloto- pensamos que estaban cansados. Es importante que haya formación técnico profesional y hoy por hoy las empresas agrícolas no le van a dar el avión a una persona que no pruebe ser buen piloto porque el avión sale muy caro; cuando se imparte la formación profesional se enseña que cuando una persona está pasada de horas de servicio la posibilidad de tener un accidente aumenta, lo que en este caso se verificó. Eran pilotos que tenían experiencia, habían fumigado durante toda la zafra y tuvieron un accidente. Creo que ninguno de ellos murió, pero están muy graves. Es mejor que no haya pasado lo peor, pero igual fue una fatalidad, porque hay otras connotaciones.

Nosotros hablamos de subsidio y de financiamiento, y el mejor ejemplo que podemos dar es que no quisimos venir antes acá. Primero recorrimos el camino duro, tratamos de sobrevivir y de hacer las cosas bien, poniendo en práctica una norma -que era algo que nadie hacía- por una cuestión de ser y parecer. Es muy fácil decir que en el Uruguay se deberían hacer muchas cosas, pero el Estado tiene que empezar poniendo un montón de dinero. Eso es algo que nosotros pensamos muchísimo, porque han sido cuatro años complicados.

El caso que quería mencionar era el de dos de nuestros alumnos que solicitaron ante la Intendencia de Maldonado un apoyo que recibieron en forma de préstamo. Ellos reciben un préstamo avalado por la Intendencia y por ese solo hecho las tasas de interés son menores. No tienen que presentar garantías personales o hipotecarias, todo lo que a un chico de dieciocho años le resulta absolutamente imposible, a menos que vaya a casas de crédito, pero al final se le hace muy difícil

pagar. La Intendencia de Maldonado tiene un programa de apoyo estudiantil que a mí me parece que se basa en el compromiso de que la persona tiene que continuar sus estudios. Si los muchachos no avanzan y no aprueban los exámenes con nosotros y nosotros no los "perdonamos", no siguen recibiendo la beca; y cuando terminan los estudios tienen cierta cantidad de años para devolver el préstamo. En general a nosotros la gente no nos pide regalos -incluso las personas que tienen dificultades para pagar cualquier curso-, sino que nos piden plazos. Hasta cierto punto podemos llegar adecuando el entrenamiento hacia esos plazos, pero cuando son más largos no lo podemos hacer porque tenemos que garantizar cierta continuidad, y eso en el ámbito aeronáutico uruguayo todavía no se ve. Hay gente que tiene mucho dinero que está haciendo cursos porque los puede pagar, va a un aeroclub, obtiene un subsidio o un beneficio del Estado y luego se compra un avión.

¿Cuánto cuesta un curso con nosotros? Se puede empezar desde cero, porque no sabe nada de aviación -a veces ni siquiera se han subido a un avión y los hacemos volar por lo menos para descubrir si no tienen vértigo, miedo o lo que sea- hasta llegar a obtener la licencia de piloto comercial con instrumentos, que son las licencias básicas: licencia de piloto privado y licencia de piloto comercial con instrumentos; el curso cuesta aproximadamente US$ 40.000 y eso es mucho dinero.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿En cuánto tiempo?

SEÑORA RODRÍGUEZ.- Como mínimo, el tiempo empleado es de dos años. ¿Por qué decimos esto? Porque incluimos una parte teórica que los alumnos pueden terminar en dos años, pero luego las etapas de vuelo van dependiendo de la disponibilidad de la persona. Por ejemplo, si tenemos un alumno que recibió un subsidio y trabaja de noche, de lunes a lunes, con algún día libre entremedio, entonces, debemos asegurarnos que esa persona pueda volar el día que descansó. Nos ponemos completamente a su disposición, pero si ese día la meteorología no permite volar, no se puede hacer nada más. De esa manera es que se pueden ir alargando los tiempos.

Todo esto se firma en un acuerdo con las personas. Vuelvo a repetir que estamos hablando de US$ 40.000, que es muchísimo dinero y que lo va a pagar una persona que, por ejemplo, trabaja como sereno y cuenta con el apoyo de la Intendencia de Maldonado. ¿Qué significa esto? Que esa persona probó suerte por otros lados y no la tuvo; tal vez gastó US$ 5.000 o US$ 6.000 en un aeroclub, hizo 90 horas de vuelo, pero cuando llegó a nuestra escuela y le hicimos una evaluación, constatamos que no tenía los requisitos reglamentarios para poder presentarla a un examen de piloto privado. Los alumnos deben tener equis cantidad de horas de navegación aérea y de vuelo nocturno, pero es posible que todas las horas que determinada persona haya gastado ni siquiera le sirvan para cumplir con lo estrictamente reglamentario.

Siempre decimos a los muchachos que en el momento en que terminen los cursos de piloto comercial, todas esas horas que sienten que han perdido se van a valorizar. Cuando uno concluye los cursos y recibe el título, no cuenta si la primera materia la perdió o si la tuvo que dar cinco veces, sino que cumplió, terminó, y se le entrega algo.

Hablamos del caso de una persona que no es "bancable"; el alumno decía que ganaba aproximadamente mil dólares por mes y que todo eso lo quería volcar para el curso porque sus padres le dan todo y lo ayudan, pero no le pueden pagar US$ 40.000. Obtuvo un apoyo de financiamiento de la Intendencia de Maldonado y todo lo que gana lo entrega para el estudio, porque es eso lo que quiere. Concretamente, la persona de la que estoy hablando sí pasó por otras realidades y llegó a nosotros diciéndonos que esa era su última chance.

Cuando tenemos esos casos -lo que sucede muy frecuentemente- se nos va la timidez de hacer críticas, porque no da para más. Puede ser más barato y, desde algún punto de vista, ser correcto, pero aquí hay una vida humana que está en juego. No estamos hablando de un asunto de vida o muerte, pero sí de un chico de menos de 30 años; de la misma manera podríamos mencionar muchísimos casos más.

Nosotros hacemos un seguimiento a todos nuestros alumnos y sabemos realmente lo que necesitan; tratamos de acompañarlos y hoy estamos aquí diciendo que la ayuda no tendría que

destinarse a un centro de certificados -me parece que esto es un error-, sino a la persona que está queriendo recibirse.

Entonces, en realidad, tenemos dos obligaciones: una, con el alumno y otra, con el banco y la Intendencia que lo están apoyando. A nuestros alumnos -que son jóvenes- les decimos que si en el futuro se quieren dedicar a la danza española, debemos comunicar a la Intendencia que hasta ese momento se utilizaron los recursos y que el resto vuelve a ella, porque queremos que venga otro alumno y termine el curso. A nosotros no nos sirve que haya alumnos eternos.

No sé si contesté todas las preguntas formuladas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es muy interesante todo lo que ustedes han expuesto, obviamente, da para mucho más. Es un tema que vamos a conversar en la Comisión y, probablemente, también lo hagamos con la Dinacia. Quisiera señalar que hay muchos de estos puntos que se han mencionado que tienen carácter presupuestal.

SEÑORA RODRÍGUEZ.- Quiero aclarar que los fondos que nosotros planteamos que la Dinacia destinaba a fomento fueron los que manejaron las autoridades de esta Dirección. Nosotros nunca hemos querido ingresar en el tema de ver la documentación y, supongo, que a este respecto los señores Senadores disponen de mejores herramientas que nosotros. Se habló de US$ 10:000.000 por año, lo que explica el crecimiento de aeroclubes y no de centros certificados. En realidad, este tema da para mucho más.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nosotros sabemos que están haciendo las cosas seriamente -y, además, espero que bien- porque algo nos hemos informado sobre este tema y alentamos a que este tipo de institutos de formación sigan adelante. La Comisión queda a las órdenes para cualquier consulta que deseen realizar.

SEÑORA RODRIGUEZ.- También dejamos a los señores Senadores una invitación para la ceremonia que se va a celebrar en el día de mañana.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias.

No habiendo más asuntos a considerar, se levanta la sesión.

(Es la hora 19 y un minuto.)